

**PERENCANAAN DAN PERSIAPAN PENGADAAN TANAH
UNTUK PEMBANGUNAN JALAN**

**MODUL 2
KEBIJAKAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN
JALAN**



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA
PUSAT PENDIDIKAN DAN PELATIHAN JALAN, PERUMAHAN,
PERMUKIMAN, DAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH**

**BANDUNG
2017**

KATA PENGANTAR

Modul-modul pada **Diklat Perencanaan dan Persiapan Pengadaan Tanah untuk pembangunan Jalan** ini menguraikan metode yang harus digunakan dalam pelaksanaan kegiatan penyelenggaraan pengadaan tanah untuk jalan yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga dan Dinas PU Bina Marga di Provinsi/Kabupaten/Kota ataupun dinas/instansi lain yang terkait dengan pekerjaan pengadaan tanah untuk jalan.

Dalam pelatihan ini akan disampaikan modul II mengenai kebijakan perencanaan pembangunan jalan. Keseluruhan materi modul ini saling berkaitan sehubungan dengan prinsip-prinsip pengadaan tanah, asas-asas pengadaan tanah, jalan sebagai prasarana transportasi, alat pertumbuhan ekonomi dan alat pertahanan dan keamanan, kualitas infrastruktur jalan, kekuatan, kekurangan, peluang dan ancaman pada sektor jalan, visi dan misi Ditjen Bina Marga, arah kebijakan nasional, arah kebijakan dan strategi Ditjen Bina Marga, rencana jangka panjang, rencana pembangunan 2015-2019, tujuan dan sasaran strategis, program peningkatan kapasitas, target kinerja Ditjen Bina Marga 2015-2019, tantangan dampak pertumbuhan ekonomi terhadap sektor jalan, implikasi pertumbuhan lalu lintas terhadap penentuan standar lebar jalan, dan indikasi kebutuhan tanah untuk jalan.

Pada intinya pendidikan dan pelatihan pengadaan tanah untuk pembangunan jalan ini adalah untuk meningkatkan kompetensi sdm dalam penyelenggaraan pengadaan tanah untuk jalan guna membantu percepatan pembangunan jalan di Indonesia.

Semoga modul pelatihan ini bermanfaat untuk peningkatan kualitas dan kompetensi SDM di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum baik di Pusat maupun Daerah. Kritik dan saran untuk perbaikan serta penyempurnaan modul ini, akan kami terima dengan tangan terbuka.

Bandung, Agustus 2017

Pusat Pendidikan dan Pelatihan Jalan,
Perumahan, Pemukiman, dan
Pengembangan Infrastruktur Wilayah

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR TABEL.....	iv
DAFTAR GAMBAR	v
PETUNJUK PENGGUNAAN MODUL	vi
1. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Deskripsi Singkat	1
1.3 Standar Kompetensi.....	1
1.4 Materi Pokok Dan Sub Materi Pokok	2
1.5 Estimasi Waktu.....	2
2. KEGIATAN BELAJAR I FUNGSI JALAN DALAM PEMBANGUNAN NASIONAL DAN WILAYAH	3
2.1 Prinsip-Prinsip Pengadaan Tanah	3
2.2 Asas-Asas Pengadaan Tanah	4
2.3 Jalan Sebagai Prasarana Transportasi, Alat Pertumbuhan Ekonomi Dan Alat Pertahanan Dan Keamanan	6
2.4 Kualitas Infrastruktur Jalan	8
2.5 Kekuatan, Kekurangan, Peluang Dan Ancaman Pada Sektor Jalan.....	9
2.6 Rangkuman	12
2.7 Latihan	13
3. KEGIATAN BELAJAR II KEBIJAKAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN JALAN	14
3.1 Visi Dan Misi Ditjen Bina Marga	14
3.2 Arah Kebijakan Nasional	16
3.3 Arah Kebijakan Dan Strategi Ditjen Bina Marga	19
3.4 Rencana Jangka Panjang	24
3.5 Rencana Pembangunan 2015-2019.....	26
3.6 Tujuan Dan Sasaran Strategis.....	27
3.7 Program Peningkatan Kapasitas.....	27
3.8 Target Kinerja Ditjen Bina Marga 2015-2019	31
3.9 Tantangan Dampak Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Sektor Jalan	32
3.10 Implikasi Pertumbuhan Lalu Lintas Terhadap Penentuan Standar Lebar Jalan	32
3.11 Indikasi Kebutuhan Tanah Untuk Jalan	32
3.12 Pembinaan SDM Di Ditjen Bina Marga	36

3.13	Perlunya Pembinaan Kompetensi Pengadaan Tanah Untuk Jalan.....	36
3.14	Rangkuman	37
3.15	Latihan	38
PENUTUP		40
DAFTAR PUSTAKA		41
GLOSARIUM.....		42

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Pencapaian Target Penyelenggaraan Jalan 2010-2014.....	29
Tabel 3. 2 Rencana Alokasi Pendanaan Biaya Pengadaan Tanah Tahun Anggaran 2014-2016.....	34
Tabel 3. 3 Rencana Alokasi Pendanaan Biaya Pengadaan Tanah Tahun Anggaran 2014-2017.....	35

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Tahap Penguatan Sistem Logistik Nasional 2011-2025	9
--	---

PETUNJUK PENGGUNAAN MODUL

Petunjuk penggunaan modul ini dimaksudkan untuk mempermudah peserta pelatihan dalam memahami materi yang berkaitan tentang kebijakan perencanaan pembangunan jalan. Oleh karena itu, sebaiknya peserta pelatihan memperhatikan petunjuk berikut ini:

1. Bacalah dengan cermat bagian pendahuluan ini, sampai anda mempunyai gambaran kompetensi yang harus dicapai, dan ruang lingkup modul ini.
2. Baca dengan cermat bagian demi bagian, dan tandailah konsep-konsep pentingnya.
3. Segeralah membuat rangkuman tentang hal-hal esensial yang terkandung dalam modul ini.
4. Untuk meningkatkan pemahaman anda tentang isi modul ini, tangkaplah konsep-konsep penting dengan cara membuat pemetaan keterhubungan antara konsep yang satu dengan konsep lainnya.
5. Untuk memperluas wawasan anda, bacalah sumber-sumber lain yang relevan baik berupa kebijakan maupun substansi bahan ajar dari media cetak maupun dari media elektronik.
6. Untuk mengetahui sampai sejauh mana pemahaman anda tentang isi modul ini, cobalah untuk menjawab soal-soal latihan secara mandiri, kemudian lihat kunci jawabannya.
7. Apabila ada hal-hal yang kurang dipahami, diskusikanlah dengan teman sejawat atau catat untuk bahan diskusi pada saat tutorial.
8. Peserta membaca dengan seksama setiap sub materi pokok dan bandingkan dengan pengalaman anda yang dialami di lapangan.
9. Jawablah pertanyaan dan latihan, apabila belum dapat menjawab dengan sempurna, hendaknya anda latihan mengulang kembali materi yang belum dikuasai.
10. Buatlah rangkuman, buatlah latihan dan diskusikan dengan sesama peserta untuk memperdalam materi.

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Didalam memasuki era globalisasi sangat diperlukan peningkatan kualitas sumber daya manusia agar mampu berkompetisi dalam persaingan global. Hal ini mengisyaratkan kepada kita bahwa peningkatan pengetahuan, ketrampilan dan sikap perilaku aparatur harus menjadi prioritas utama.

Salah satu upaya yang dianggap strategis dalam peningkatan profesionalisme Aparatur Sipil Negara yang selanjutnya di tulis ASN adalah melalui Pendidikan dan Pelatihan Pegawai (Diklat) dengan judul : **DIKLAT PERENCANAAN DAN PERSIAPAN PENGADAAN TANAH UNTUK JALAN.**

Dengan demikian para ASN diharapkan mampu memberikan pelayanan prima kepada masyarakat.

Pendidikan dan Pelatihan teknis ini diselenggarakan bagi para ASN dengan standar kompetensi pejabat fungsional Ahli Muda bidang jalan dan jembatan tingkat dasar, serta jabatan fungsional umum.

Pelatihan ini dimaksudkan untuk memberikan bekal kemampuan tentang pengetahuan, ketrampilan dan perilaku (sikap) dalam penyelenggaraan Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum dan khususnya dalam penyelenggaraan penanganan jalan dan jembatan.

1.2 Deskripsi Singkat

Mata diklat ini membekali peserta tentang proses penyerahan hasil pengadaan tanah, mekanisme pengamanan asset hasil pengadaan tanah, serta mekanisme pelaksanaan sertipikasi. Pelatihan ini menggunakan metoda pembelajaran ekspositori, diskusi yang disajikan dengan menggunakan metoda pelatihan orang dewasa (andragogi).

1.3 Standar Kompetensi

Setelah selesai mengikuti pembelajaran mata diklat ini diharapkan peserta Mampu menerapkan mekanisme penyerahan hasil Pengadaan Tanah, mekanisme pengamanan asset hasil Pengadaan Tanah dan mekanisme pelaksanaan Sertipikasi.

1.4 Materi Pokok Dan Sub Materi Pokok

1. Fungsi Jalan Dalam Pembangunan Nasional dan Wilayah
 - a. Jalan Sebagai Prasarana Transportasi, Alat Pertumbuhan Ekonomi Dan Alat Pertahanan Dan Keamanan
 - b. Kualitas Infrastruktur Jalan
 - c. Kekuatan, Kekurangan, Peluang Dan Ancaman Pada Sektor Jalan

2. Kebijakan Pembangunan Jalan
 - a. Visi Dan Misi Ditjen Bina Marga
 - b. Arah Kebijakan Nasional
 - c. Arah Kebijakan Dan Strategi Ditjen Bina Marga
 - d. Rencana Jangka Panjang
 - e. Rencana Pembangunan 2015-2019
 - f. Tujuan Dan Sasaran Strategis
 - g. Program Peningkatan Kapasitas jalan
 - h. Target Kinerja Ditjen Bina Marga 2015-2019
 - i. Tantangan Dampak Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Sektor Jalan
 - j. Implikasi Pertumbuhan Lalu Lintas Terhadap Penentuan Standar Lebar Jalan

3. Kebijakan pengadaan tanah untuk pembangunan jalan.
 - a. Indikasi Kebutuhan Tanah Untuk penyelenggaraan Jalan
 - b. Pembinaan SDM Di Ditjen Bina Marga di bidang pengadaan tanah.
 - c. Perlunya Pembinaan Kompetensi SDM Pengadaan Tanah Untuk pembangunan Jalan
 - d. Prinsip prinsip pengadaan tanah
 - e. Azas azas pengadaan tanah.

1.5 Estimasi Waktu

Waktu yang diperlukan dalam mata pelatihan ini adalah 5 JP (lima Jam Pelajaran).

2. KEGIATAN BELAJAR I

FUNGSI JALAN DALAM PEMBANGUNAN NASIONAL DAN WILAYAH

KOMPETENSI DASAR DAN INDIKATOR HASIL BELAJAR

Kompetensi yang akan dicapai dalam pembahasan materi pokok I ini adalah diharapkan peserta mampu memahami prinsip dan asas pengadaan tanah serta fungsi jalan dalam pembangunan nasional dan wilayah. Untuk mengukur ketercapaian kompetensi dasar yang diinginkan maka dirumuskanlah ke dalam indikator pembelajaran sebagai berikut:

1. Mampu menjelaskan prinsip-prinsip pengadaan tanah
2. Mampu menjelaskan kebijakan pemerintah membangun infrastruktur jalan
3. Mampu mendeskripsikan fungsi jalan dalam pembangunan nasional dan wilayah

URAIAN MATERI

2.1 Prinsip-Prinsip Pengadaan Tanah

Pelaksanaan Pengadaan tanah harus sesuai dengan prinsip-prinsip sebagai berikut:

2.1.1 Terjaminnya Hak-Hak Masyarakat atas Tanah.

- 1 Lokasi pembangunan dikonsultasikan terlebih dahulu.
- 2 Tersedianya jalur hukum untuk menyatakan keberatan sampai ke Mahkamah Agung (MA).
- 3 Pembayaran dapat diprioritaskan untuk kebutuhan dana mendesak.
- 4 Penilaian harga tanah/bangunan/tanaman dilakukan oleh Penilai Independen (Appraisal).

2.1.2 Terhindarnya Masyarakat dari upaya spekulasi tanah.

Peralihan kepemilikan tanah setelah diterbitkannya Surat Persetujuan Penetapan Lokasi Pembangunan (SP2LP) tidak diperkenankan kecuali kepada Panitia Pengadaan Tanah.

2.1.3 Terjaminnya perolehan tanah untuk kepentingan umum.
Adanya kepastian hukum yaitu penitipan uang ganti kerugian ke Pengadilan Negeri (konsinyasi) dan pekerjaan bisa dilaksanakan.

2.1.4 Pemanfaatan berdasarkan Rencana Umum Tata Ruang Tata Wilayah (RTRW).

Pemanfaatan tanah harus sesuai dengan perencanaan induk secara nasional sebagaimana dijelaskan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2004 yang dalam pasal 3 disebutkan sebagai berikut:

Penatagunaan tanah bertujuan untuk:

1. Mengatur mengatur penguasaan, penggunaan dan pemanfaatan tanah bagi berbagai kebutuhan kegiatan pembangunan yang sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah;
2. mewujudkan penguasaan, penggunaan dan pemanfaatan tanah agar sesuai dengan arahan fungsi kawasan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah;
3. mewujudkan tertib pertanahan yang meliputi penguasaan, penggunaan dan pemanfaatan tanah termasuk pemeliharaan tanah serta pengendalian pemanfaatan tanah;
4. menjamin kepastian hukum untuk menguasai, menggunakan dan memanfaatkan tanah bagi masyarakat yang mempunyai hubungan hukum dengan tanah sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah yang telah ditetapkan.

2.2 Asas-Asas Pengadaan Tanah

Pengadaan tanah harus dilaksanakan sesuai dengan asas-asas sebagai berikut:

- **Asas Kemanusiaan**, pengadaan tanah harus memberikan perlindungan serta menghormati terhadap hak asasi manusia, harkat, dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia secara proporsional.
- **Asas keadilan**, kepada masyarakat yang terkena dampak diberi ganti kerugian yang dapat memulihkan kondisi sosial ekonomisnya, minimal

setara dengan keadaan semula, dengan memperhitungkan kerugian terhadap faktor fisik maupun nonfisik.

- **Asas kemanfaatan**, pengadaan tanah diharapkan mendatangkan dampak positif bagi pihak yang memerlukan tanah, masyarakat yang terkena dampak dan masyarakat luas. Manfaat dari hasil kegiatan pembangunan itu harus dapat dirasakan oleh masyarakat sebagai keseluruhan.
- **Asas kepastian**, pengadaan tanah dilakukan menurut tata cara yang diatur dalam peraturan perundang-undangan sehingga para pihak mengetahui hak dan kewajibannya masing-masing.
- **Asas keterbukaan**, dalam proses pengadaan tanah, masyarakat yang terkena dampak berhak memperoleh informasi tentang proyek dan dampaknya, kebijakan ganti kerugian, jadwal pembangunan, rencana pemukiman kembali dan lokasi pengganti bila ada, dan hak masyarakat untuk mencapai keberatan.
- **Asas kesepakatan**, yakni seluruh kegiatan pengadaan tanah dan Pemegang Hak Atas Tanah dilakukan berdasarkan kesepakatan antara pihak yang memerlukan tanah dengan Pemegang Hak Atas Tanah. Kegiatan fisik pembangunan baru dapat dilaksanakan bila telah terjadi kesepakatan antara para pihak dan ganti kerugian telah diserahkan.
- **Asas keikutsertaan/ partisipasi**, peran serta seluruh pemangku kepentingan dalam setiap tahap pengadaan tanah (perencanaan, pelaksanaan, evaluasi) diperlukan agar menimbulkan rasa ikut memiliki dan dapat meminimalkan penolakan masyarakat terhadap kegiatan yang bersangkutan.
- **Asas Kesejahteraan**, bahwa pengadaan tanah untuk pembangunan dapat memberikan nilai tambah bagi kelangsungan kehidupan pihak yang berhak dan masyarakat secara luas.
- **Asas keberlanjutan**, kegiatan pembangunan dapat berlangsung secara terus-menerus, berkesinambungan, untuk mencapai tujuan yang diharapkan.
- **Asas keselarasan**, bahwa Pengadaan Tanah untuk pembangunan dapat seimbang dan sejalan dengan kepentingan Masyarakat dan Negara.

2.3 Jalan Sebagai Prasarana Transportasi, Alat Pertumbuhan Ekonomi Dan Alat Pertahanan Dan Keamanan

Transportasi merupakan urat-nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan nasional yang sangat vital perannya dalam ketahanan nasional. Sistem transportasi yang handal, dengan memiliki kemampuan daya dukung struktur tinggi dan kemampuan jaringan jalan yang efektif dan efisien, dibutuhkan untuk mendukung pengembangan wilayah, pembangunan ekonomi, mobilitas manusia, barang dan jasa. Prasarana jalan sebagai unsur bagian dari sistem transportasi diharapkan dapat menciptakan dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi, baik secara nasional maupun wilayah.

Prasarana jalan di Indonesia mempunyai peran yang vital dalam sistem transportasi nasional yaitu transportasi udara, laut, kereta api dan jalan raya yang melayani sekitar 92% angkutan penumpang dan 90% angkutan barang. Sejauh ini total nilai kapitalisasi aset prasarana jalan Nasional saja telah melebihi dua ratus triliun rupiah, yang perannya sangat strategis dalam menurunkan biaya transportasi. Apabila prasarana jalan terus menerus dikembangkan agar semakin handal, maka jalan akan menjadi salah satu faktor yang memberikan pengaruh positif bagi pembangunan ekonomi sehingga meningkatkan daya saing ekonomi daerah dalam perekonomian nasional dan juga peningkatan daya saing ekonomi nasional terhadap perekonomian dunia internasional.

Pembangunan prasarana jalan memperlancar arus distribusi barang dan orang. Secara ekonomi makro, ketersediaan jasa pelayanan prasarana jalan mempengaruhi tingkat produktivitas marginal modal swasta. Sedangkan secara ekonomi mikro, prasarana jalan menekan ongkos transportasi yang berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi.

Prasarana jalan juga berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat, antara lain peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja. Disamping itu juga berpengaruh pada peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilisasi makro ekonomi, yaitu: keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja.

Hal ini sejalan dengan tiga strategi pembangunan ekonomi: *pro growth*, *pro jobs* dan *pro poor*.

Dari sisi pasar tenaga kerja, pembangunan prasarana jalan dalam menciptakan peluang usaha dan menampung angkatan kerja juga sangat besar dan berpotensi untuk memberikan multiplier effect terhadap perekonomian lokal maupun kawasan. Sebagai contoh pembangunan Jalan Tol Cipularang sepanjang 58 km yang menelan biaya sekitar 1,6 triliun rupiah (tahun 2005) dan 100% dikerjakan oleh tenaga lokal. Proyek pembangunan ini melibatkan 50.000 tenaga kerja. Disamping menyerap jumlah tenaga kerja yang banyak, pembangunan Jalan Tol Cipularang juga meningkatkan nilai konsumsi dengan menggunakan 500 ribu ton semen, 25 ribu ton besi beton, 1,5 juta m³ agregat, dan 500 ribu m³ pasir.

Jaringan jalan sebagai prasarana distribusi dan sekaligus pembentuk struktur ruang wilayah harus dapat memberikan pelayanan transportasi secara efisien (lancar), aman (selamat) dan nyaman. Di samping itu jaringan jalan juga harus dapat memfasilitasi peningkatan produktivitas masyarakat, sehingga secara ekonomi produk-produk yang dikembangkan menjadi lebih kompetitif.

Pembangunan prasarana jalan harus memperhatikan secara bersamaan 3 aspek utama yang sangat penting yaitu: aspek ekonomi, sosial dan lingkungan yang ada, karena jaringan jalan merupakan bagian dari interaksi tata ruang dan sistem transportasi yang ada di sekitarnya. Dengan memperhatikan aspek lingkungan, pembangunan infrastruktur juga mendukung salah satu strategi pembangunan pemerintah, yaitu *pro green*.

Peran prasarana jalan dalam menggerakkan roda perekonomian sangat penting, dimana ketersediaan prasarana jalan berpengaruh besar terhadap pertumbuhan ekonomi terutama berkaitan dengan Produk Domestik Bruto (PDB). Setiap 1% pertumbuhan ekonomi akan mengakibatkan pertumbuhan lalu lintas sebesar 1,5%, sehingga dari sini harus diantisipasi kebutuhan tersebut baik dengan menyediakan penambahan kapasitas fisik maupun melalui bentuk pengaturan dan pengendalian kebutuhan transportasi atau Transport Demand Management (TDM).

“Di samping itu dari hasil pengamatan empirik yang ada di lapangan, pembangunan prasarana jalan memiliki hubungan yang positif dan efek “saling ketergantungan” dengan harga tanah. Dengan adanya prasarana jalan menyebabkan harga tanah di sepanjang koridor yang ada umumnya dapat meningkat pada tahun-tahun pertama. Sehingga di samping manfaat jangka panjang, pembangunan prasarana jalan juga berpotensi untuk dapat menggairahkan dan menggerakkan roda perekonomian secara langsung untuk jangka pendek.”

2.4 Kualitas Infrastruktur Jalan

Kualitas jalan nasional merupakan indikator penting dalam mengevaluasi dan melihat sejauh mana kinerja penyelenggara jalan saat ini, serta mencerminkan bagaimana kondisi tingkat kelancaran aksesibilitas khususnya transportasi darat di Indonesia jika dibandingkan dengan negara lain. Berdasarkan penilaian *Global Competitiveness Index* (GCI) Tahun 2013-2014, kualitas jalan Indonesia terbilang rendah dengan hanya mendapatkan nilai 3,7 (dari 7) dan berada pada peringkat 78 dari 148 negara di dunia.

Lebih lanjut kualitas infrastruktur jalan juga berdampak pada kinerja logistik nasional. Negara-negara dengan kinerja logistik yang lebih baik akan dapat berkembang lebih cepat, menjadi lebih kompetitif dan akhirnya akan lebih menarik bagi investasi.

Kinerja logistik Indonesia masih belum cukup baik. Bappenas mencatat bahwa rata-rata rasio biaya logistik terhadap PDB masih dikisaran 27%. Ini berarti inefisiensi nasional masih cukup besar. Dalam suatu studi yang dilakukan The World Bank tahun 2012, skor LPI Indonesia hanya mencapai 2,94 yaitu berada di peringkat LPI 59. Indonesia dikelompokkan kedalam kelompok negara-negara berpenghasilan menengah bawah, dimana negara-negara yang berada dalam kelompok ini umumnya menunjukkan Kinerja Logistik Parsial. Negara-negara dalam kelompok ini, termasuk Indonesia, menunjukkan kemajuan dalam komponen kompetensi dan kualitas pelayanan logistik.

Disamping itu, negara-negara dalam kelompok ini juga telah menunjukkan pergeseran penekanan dalam investasinya, dari investasi infrastruktur/prasarana ke investasi “*soft infrastructure*” melalui berbagai reformasi regulasi.

Sebanyak 82% logistik nasional masih menggunakan moda transportasi jalan darat, maka perbaikan kualitas infrastruktur jalan darat diharapkan dapat meningkatkan efisiensi nasional. Demi meningkatkan kinerja logistik nasional, telah ditetapkan tahapan penguatan sistem logistik nasional 2011-2025. Pada akhir periode 2015-2020 biaya logistik nasional direncanakan turun 4% dari tahun 2015.



Sumber: Sislognas, 2012

Gambar 2. 1 Tahap Penguatan Sistem Logistik Nasional 2011-2025

2.5 Kekuatan, Kekurangan, Peluang Dan Ancaman Pada Sektor Jalan

Transportasi sebagai urat-nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan nasional yang sangat vital perannya dalam ketahanan nasional. Prasarana jalan sebagai unsur bagian dari sistem transportasi diharapkan dapat menciptakan dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi, baik secara nasional maupun wilayah.

Berdasarkan penjelasan mengenai potensi, permasalahan, dan isu-isu terkait pembangunan jalan, maka hasil SWOT (*Strength, Weakness, Opportunity, Threat*) didapatkan sebagai berikut:

2.5.1 *Strength* (Kekuatan):

1. Jalan merupakan unsur pembentuk ruang, memiliki peran yang signifikan dalam penataan dan pembentukan ruang.
2. Jalan sebagai infrastruktur penting dalam mendukung dan mendorong pertumbuhan ekonomi, sehingga menjadi prioritas dalam pembangunan nasional.

3. Kondisi kemantapan jalan nasional sudah sangat baik, target tahun 2014 yaitu kemantapan jalan nasional mencapai 94% sudah tercapai.
4. Konsep alternatif pendanaan yang terus berkembang untuk mengatasi kendala keterbatasan dana, seperti penyempurnaan konsep kerjasama pemerintah swasta
5. Kuantitas SDM Direktorat Jenderal Bina Marga yang relatif besar, dengan peningkatan kualitas melalui pelatihan dan studi, diharapkan dapat mengelola aset jalan di Indonesia secara efektif dan efisien.

2.5.2 Weakness (Kelemahan):

1. Waktu tempuh rata-rata transportasi jalan di Indonesia masih relatif tinggi dibandingkan negara lain, mencapai 2,6 jam per 100 km.
2. Daya saing sektor jalan masih rendah dengan nilai 3,7 (dari 7). Selain itu, kinerja logistik juga masih rendah dan tergolong dalam kategori kinerja parsial.
3. Kondisi kemantapan jalan daerah yang relatif rendah (kurang dari 70% mantap) sehingga dapat menyebabkan menurunnya kualitas pelayanan jaringan jalan.
4. Beban jalan di perkotaan sangat tinggi, dengan rata-rata kecepatan hanya mencapai 5-17 km/jam, menyebabkan tingginya biaya transportasi.
5. Belum optimalnya dukungan jalan terhadap konektivitas nasional, masih terdapat pusat-pusat kegiatan nasional / ekonomi yang belum terhubung dengan jalan nasional (termasuk jalan sub standar, *missing link* dan jalan yang kapasitasnya belum memadai).
6. Tingginya tingkat kecelakaan di jalan yang salah satunya diakibatkan pelayanan jalan yang kurang baik, seperti jalan berlubang, penerangan yang kurang, serta rambu lalu lintas yang tidak memadai.
7. *Design life* jalan di Indonesia masih berorientasi jangka pendek, hanya sekitar 7-10 tahun. Hal ini mengakibatkan jalan cepat rusak sehingga meningkatkan biaya perbaikan jalan tiap tahunnya.

8. Masih belum optimalnya penanganan jalan yang ramah lingkungan dan belum terintegrasinya dengan aspek Gender dan sosial inklusi.
9. Kapasitas industri konstruksi sektor jalan masih belum memadai terkait dengan kemajuan teknologi dan pengelolaan yang ada.
10. Minimnya partisipasi Badan Usaha dalam penyelenggaraan jalan tol.

2.5.3 Opportunity (Peluang):

1. Pertumbuhan ekonomi Indonesia yang kuat, bahkan menjadi *2nd fastest economy among G 20*.
2. Adanya kerjasama internasional dalam pembangunan jalan seperti IMG-GT, BIMP- EAGA, Asian *Highway* dan ASEAN *Highway*, sehingga menjadi pendorong dalam pembangunan sektor jalan di Indonesia
3. Adanya reformasi birokrasi yang dicanangkan oleh pemerintah dalam rangka perwujudan *good governance*, serta peningkatan efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan infrastruktur, termasuk jalan.
4. Perkembangan yang pesat dalam inovasi dan teknologi jalan yang memperhatikan aspek keberlanjutan, keselamatan, serta peningkatan kualitas.
5. Diterapkannya skema dana preservasi jalan (sesuai amanat UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dan proyek berbasis kinerja/output.
6. Adanya berbagai pendanaan inovatif untuk pembangunan jalan bebas hambatan/jalan tol seperti skema availability payment/PBAS dan penugasan BUMN.
7. Dikembangkannya transportasi multimoda (sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No. 15 Tahun 2010 tentang cetak biru transportasi antarmoda/multimoda 2010- 2030 yang terintegrasi dengan penyelenggaraan sektor jalan).
8. Peran penting sektor jalan dalam menghubungkan outlet utama seperti pelabuhan, Bandar udara, terminal angkutan jalan, serta mendukung pusat pertumbuhan industri, pusat logistik, dan Kawasan Pariwisata.

9. Komitmen pemerintah untuk membangun/mengembangkan jalan strategis nasional yang meliputi jalan lingkaran di pulau terluar, jalan perbatasan dan jalan daerah termasuk jalan provinsi, jalan kabupaten dan jalan perkotaan.

2.5.4 Threat (Ancaman):

1. Pertumbuhan penduduk yang diikuti oleh pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang tidak terkendali semakin menambah beban jalan dan memperparah kemacetan.
2. Kondisi geografis Indonesia yang memiliki banyak gunung berapi dan patahan, memberikan ancaman berupa bencana alam yang dapat mempercepat kerusakan jalan, serta ancaman perubahan iklim seperti kenaikan muka air laut dan banjir.
3. Kapasitas Industri Konstruksi masih terbatas, sedangkan pemerintah menghadapi globalisasi seperti Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), yang mengharuskan kompetisi dengan industri konstruksi asing.
4. Percepatan pembangunan infrastruktur masih terkendala dengan adanya kebutuhan penyiapan proyek (termasuk Pra FS, FS, DED dan penyiapan lahan) dan pengimplementasian proyek skala besar (yang membutuhkan investasi sektor swasta).
5. Keterlambatan penyusunan kerangka regulasi yang diperlukan untuk mendukung skema pendanaan inovatif, dana preservasi jalan, percepatan penyelenggaraan Jalan Bebas Hambatan.

2.6 Rangkuman

Transportasi sebagai urat-nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan nasional yang sangat vital perannya dalam ketahanan nasional. Prasarana jalan sebagai unsur bagian dari sistem transportasi diharapkan dapat menciptakan dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi, baik secara nasional maupun wilayah.

Jaringan jalan sebagai prasarana distribusi dan sekaligus pembentuk struktur ruang wilayah harus dapat memberikan pelayanan transportasi secara efisien (lancar), aman (selamat) dan nyaman. Di samping itu jaringan jalan juga harus dapat memfasilitasi peningkatan produktivitas masyarakat,

sehingga secara ekonomi produk-produk yang dikembangkan menjadi lebih kompetitif.

Di samping manfaat jangka panjang, pembangunan prasarana jalan juga berpotensi untuk dapat menggairahkan dan menggerakkan roda perekonomian secara langsung untuk jangka pendek.

2.7 Latihan

1. Jelaskan keterkaitan fungsi jalan dengan berbagai sektor lain dalam pembangunan Nasional!
2. Jelaskan bahwa jalan dapat meningkatkan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat!
3. Jelaskan mengapa transportasi di Indonesia masih didominasi oleh angkutan darat!
4. Jelaskan kaitan pembangunan jalan dengan kebijakan “pro green”!
5. Jelaskan keterkaitan antara pembangunan jalan dengan nilai tanah di lokasi pembangunan jalan yang merupakan “efek saling ketergantungan”!

3. KEGIATAN BELAJAR II

KEBIJAKAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN JALAN

KOMPETENSI DASAR DAN INDIKATOR HASIL BELAJAR

Kompetensi yang akan dicapai dalam pembahasan materi pokok II ini adalah diharapkan peserta mampu memahami kebijakan perencanaan pembangunan jalan. Untuk mengukur ketercapaian kompetensi dasar yang diinginkan maka dirumuskanlah ke dalam indikator pembelajaran sebagai berikut:

1. Mampu memahami visi dan misi Ditjen Bina Marga
2. Mampu memahami arah kebijakan dan strategi Ditjen Bina Marga
3. Mampu memahami program strategis yang mengindikasikan adanya kebutuhan tanah untuk pembangunan jalan

URAIAN MATERI

3.1 Visi Dan Misi Ditjen Bina Marga

Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Pekerjaan Umum 2015-2019, yang disebut juga sebagai Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Kementerian/Lembaga merupakan dokumen perencanaan Kementerian Pekerjaan Umum untuk periode 5 (lima) tahun. Renstra Kementerian Pekerjaan Umum memuat visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan pembangunan sesuai dengan tugas dan fungsi Kementerian Pekerjaan Umum yang disusun berdasarkan pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015 – 2019.

Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga 2015 – 2019 merupakan bagian dari Renstra Kementerian Pekerjaan Umum. Renstra ini memuat visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan sesuai dengan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Bina Marga yang disusun dengan berpedoman pada RPJMN 2015 – 2019 untuk bidang jalan dan jembatan.

Visi Program Penyelenggaraan Jalan untuk periode pembangunan tahun 2015 – 2019 adalah “Terwujudnya sistem jaringan jalan yang andal, terpadu dan berkelanjutan di seluruh wilayah nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan sosial”.

Misi yang diemban adalah:

1. Mewujudkan jaringan Jalan Nasional yang berkelanjutan dengan mobilitas, aksesibilitas dan keselamatan yang memadai, untuk melayani pusat-pusat kegiatan nasional, wilayah dan kawasan strategis nasional;
2. Mewujudkan jaringan Jalan Nasional bebas hambatan antar-perkotaan dan dikawasan perkotaan yang memiliki intensitas pergerakan logistik tinggi yang menghubungkan dan melayani pusat-pusat kegiatan ekonomi utama nasional;
3. Memfasilitasi agar kapasitas Pemerintah Daerah meningkat dalam menyelenggarakan jalan daerah yang berkelanjutan dengan mobilitas, aksesibilitas, dan keselamatan yang memadai.

Sebagai penjabaran atas Visi dan Misi Direktorat Jenderal Bina Marga, maka ditetapkan Tujuan dan Sasaran Strategis dan Rinci untuk mencapainya. Sasaran utama yang ingin dicapai antara lain yaitu:

Prosentase jaringan jalan nasional dalam kondisi mantap meningkat menjadi 94%, penurunan waktu tempuh rata-rata antar Pusat Kegiatan Nasional sebesar 5%, penambahan jalan sepanjang 13.000 lajur-kilometer, peningkatan kapasitas jalan sepanjang 19.370 kilometer, serta penambahan jaringan jalan bebas hambatan sepanjang 700 kilometer, dan memfasilitasi penyelenggaraan jalan daerah untuk menuju 60 % kondisi mantap.

Dengan diselesaikannya Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga, maka acuan penyelenggaraan jalan selama 5 tahun kedepan sudah tersedia sehingga Visi dan Misi Direktorat Jenderal Bina Marga diharapkan dapat dicapai dan dapat mengakomodasi tuntutan pembangunan jalan dan jembatan sampai akhir tahun 2019. Demikian juga sasaran dan target penyelenggaraan jalan yang ditetapkan telah berbasis kinerja yang tidak hanya berorientasi pada input-output saja, tetapi berorientasi pula pada manfaat dan/atau *outcome* yang diperoleh.

Sebagai dokumen perencanaan, Renstra Direktorat Jenderal Bina Marga harus menjadi acuan dalam penyusunan program masing-masing unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga setiap tahun mulai tahun 2015, 2016, 2017, 2018, sampai dengan tahun 2019. diharapkan agar jajaran Direktorat Jenderal Bina Marga dapat secara konsekuen melaksanakan seluruh program dan kegiatan yang telah ditetapkan sehingga segala upaya penyelenggaraan jalan sebagaimana tertuang pada Renstra ini, dapat dicapai guna memenuhi amanat RPJMN, sekaligus dapat meningkatkan kualitas pelayanan jalan dan jembatan kepada masyarakat.

3.2 Arah Kebijakan Nasional

Pembangunan jangka panjang nasional ditetapkan dalam UU No 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025 yang kemudian dijabarkan ke dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN). RPJMN yang saat ini telah sampai pada tahap ketiga, diarahkan untuk mempersiapkan proses tinggal landas menuju masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur, yaitu dengan memantapkan pembangunan yang menyeluruh di berbagai bidang dengan menekankan pencapaian pada daya saing kompetitif, perekonomian berdasarkan keunggulan sumber daya alam dan sumber daya manusia berkualitas serta kemampuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang terus meningkat.

Pada RPJMN 2015 – 2019, arah kebijakan pembangunan infrastruktur transportasi erat kaitannya dengan dua agenda dalam Nawa Cita, yaitu:

1. Membangun Indonesia dari Pinggiran dengan Memperkuat Daerah-daerah dan Desa dalam Kerangka Negara Kesatuan.

a. Peletakan dasar-dasar dimulainya desentralisasi asimetris

Pembangunan Indonesia diarahkan untuk mempercepat pembangunan melalui kebijakan desentralisasi asimetris, yaitu melaksanakan kebijakan keberpihakan (*affirmative policy*) pada daerah-daerah yang saat ini masih tertinggal, yaitu kawasan perbatasan, daerah tertinggal, dan desa tertinggal.

Pembangunan infrastruktur jalan diarahkan untuk mendukung pengembangan 10 Pusat Pengembangan Kegiatan Strategis (PKSN)

sebagai pusat pertumbuhan ekonomi, simpul utama transportasi wilayah, pintu gerbang internasional/batas pemeriksaan lintas batas kawasan perbatasan negara. Membangun konektivitas simpul transportasi utama PKSN sehingga dapat menghubungkan pusat kegiatan nasional, provinsi, dan wilayah di lokasi prioritas perbatasan. Pengembangan ini ditujukan untuk meningkatkan kualitas dan intensitas pelayanan pada kawasan perbatasan.

Pembangunan jalan juga diarahkan untuk mendukung pengembangan daerah tertinggal berupa penyediaan infrastruktur jalan serta peningkatan aksesibilitas sesuai standar pelayanan minimum yang menghubungkan daerah tertinggal dengan pusat pertumbuhan. Pembangunan infrastruktur termasuk jalan, diprioritaskan untuk mempercepat pembangunan Provinsi Papua dan Papua Barat sebagai salah satu upaya membuka keterisolasian.

b. Pemerataan pembangunan antar wilayah terutama Kawasan Timur Indonesia

Pengembangan Kawasan Timur Indonesia (KTI) merupakan upaya untuk memperkecil kesenjangan pembangunan antara Kawasan Indonesia Barat (KBI) dan Kawasan Indonesia Timur (KTI). Terdapat tiga fokus utama sektor jalan dalam pemerataan pembangunan, yaitu pengembangan kawasan strategis, pembangunan perkotaan, dan keterkaitan kota-desa.

Pembangunan sektor jalan diarahkan untuk mendorong percepatan pembangunan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, sebagai penggerak utama pertumbuhan (*engine of growth*), di masing-masing pulau di Luar Jawa, terutama di wilayah koridor ekonomi, dengan menggali potensi dan keunggulan daerah. Pembangunan infrastruktur jalan yang terintegrasi dan terhubung dengan baik dan terpadu pada KTI ditujukan untuk menciptakan konektivitas nasional, baik secara domestik maupun secara internasional (*locally integrated, internationally connected*).

2. Meningkatkan Produktivitas Rakyat dan Daya Saing di Pasar Internasional

a. Membangun Konektivitas Nasional Untuk Mencapai Keseimbangan

Pembangunan Beberapa sasaran yang telah ditetapkan sebagai upaya dalam membangun konektivitas nasional. Infrastruktur jalan merupakan salah satu elemen inti (*core*) dalam membangun konektivitas nasional. Pembangunan jalan merupakan upaya meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi multimoda dan antarmoda. Selain itu, pembangunan jalan juga dihadapkan pada isu keselamatan dan keamanan, serta isu perubahan iklim. Oleh karena itu, pembangunan sektor jalan perlu mengedepankan faktor keselamatan dan faktor lingkungan sehingga pada pelaksanaan perencanaan, pembangunan dan pengelolaan sektor jalan dilakukan melalui pendekatan yang berkelanjutan.

Pembangunan infrastruktur jalan diarahkan untuk mendukung penguatan industri nasional untuk mendukung sistem logistik nasional dan penguatan konektivitas nasional dalam rangka mendukung kerjasama regional dan global, melalui pembangunan jalan tol Trans-Sumatera, Trans-Jawa, Jalan Tol Samarinda-Balikpapan dan jalan Tol Manado-Bitung serta percepatan penyelenggaraan kegiatan-kegiatan prioritas konektivitas ASEAN.

Upaya untuk mengurangi defisit dan kesenjangan antara jalan nasional dan jalan provinsi perlu terus dilakukan sebagai upaya keseimbangan antara transportasi yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan. Hal ini dilakukan dengan mendorong skema pembiayaan jalan daerah melalui *cost sharing* yang melibatkan kontribusi APBN dan APBD pada jalan-jalan strategis di daerah dengan pola insentif.

Pembangunan sektor jalan juga diarahkan sebagai upaya membangun sistem dan jaringan transportasi yang terintegrasi untuk mendukung investasi pada Koridor Ekonomi, Kawasan Industri Khusus, dan pusat-pusat pertumbuhan lainnya di wilayah non-koridor ekonomi. Dukungan infrastruktur jalan dapat mempercepat pertumbuhan pada

kawasan ekonomi serta mendorong investasi sehingga dapat menjadi katalis pertumbuhan wilayah.

b. Membangun Transportasi Umum Masal Perkotaan

Pengembangan sektor jalan diarahkan untuk mendukung pembangunan transportasi masal perkotaan. Pada akhir 2019, diharapkan kecepatan lalu lintas jalan nasional di kota metropolitan / kota besar minimal 20km/jam. Pengembangan infrastruktur jalan di kawasan perkotaan diarahkan untuk mempertimbangkan aksesibilitas terhadap transportasi publik. Status jalan nasional di kawasan perkotaan juga diarahkan untuk ditata kembali sehingga dapat memenuhi kebutuhan pergerakan perkotaan dan mendukung pengembangan transportasi publik.

c. Peningkatan Efektivitas, dan Efisiensi dalam Pembiayaan Infrastruktur

Sektor Pendanaan merupakan hal krusial dalam pembangunan infrastruktur. Pembangunan infrastruktur termasuk infrastruktur jalan diwajibkan untuk mengedepankan efektivitas dan efisiensi dalam pembiayaan. Selain itu, pembiayaan infrastruktur diarahkan untuk mulai mengarusutamakan skema KPS dan mengimplementasikan prinsip *Value for Money (VfM)*. Selain itu, pengembangan alternatif pembiayaan infrastruktur perlu terus dikembangkan.

3.3 Arah Kebijakan Dan Strategi Ditjen Bina Marga

Arahan penyelenggaraan jalan nasional untuk tahun 2015-2019 sesuai dengan arahan RPJMN 2015-2019 antara lain:

1. Pembangunan jalan untuk mendukung tol laut dimana akan dibangun 24 pelabuhan baru dan 60 pelabuhan penyeberangan.
2. Restrukturisasi jaringan jalan perkotaan.
3. Pembangunan jalan lingkar perkotaan di metropolitan dan kota besar.
4. Dukungan jalan pada 15 kawasan industri prioritas.
5. Dukungan jalan terhadap pembangunan 15 bandara baru.
6. Dukungan jalan untuk intermoda dengan KA.
7. Dukungan jalan bagi pariwisata pada 25 KSPN prioritas.

Strategi penyediaan sektor jalan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga antara lain:

a. Pengembangan jaringan jalan (pengembangan/peningkatan kapasitas jalan nasional)

Yang dicapai melalui:

- 1) pembangunan jalan bebas hambatan baru Pembangunan Jalan Bebas Hambatan/tol sepanjang 1.000 Km akan dilakukan dalam lima tahun dari tahun 2014 sampai dengan 2019. Jalan bebas hambatan direncanakan untuk dibangun di Sumatera, Jawa, Bali, Sulawesi dan Kalimantan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan sosial. Pembangunan jalan tol merupakan strategi peningkatan mobilitas pada koridor-koridor utama di Indonesia. Selain itu, pembangunan jalan tol juga diharapkan dapat mengurangi waktu tempuh koridor-koridor utama serta menjadi pendorong peningkatan kualitas logistik di Indonesia. Jalan bebas hambatan dikembangkan sebagai *backbone* transportasi darat pulau-pulau besar di Indonesia.
- 2) pembangunan Jalan nasional jalan nasional baru yang akan dibangun mencapai panjang 2.650 Km. Pembangunan jalan baru ini ditujukan untuk meningkatkan konektivitas nasional guna menghubungkan pusat-pusat kegiatan.
Selain itu, pembangunan jalan juga dilaksanakan untuk meningkatkan aksesibilitas khususnya pada kawasan strategis untuk mendukung kegiatan pariwisata dan ekonomi kreatif. Pada kawasan perkotaan yang memiliki kegiatan ekonomi yang telah tumbuh pesat, pembangunan jalan baru dibutuhkan untuk mendukung mobilitas serta mengurai kemacetan. Pembangunan jalan nasional baru yang direncanakan akan dibangun pada kurun waktu 2015 sampai dengan 2019 adalah:
 - a) Pembangunan Jalan Strategis mendukung kawasan pariwisata/ekonomi kreatif dan kawasan perbatasan sepanjang 1.350 Km
 - b) Pembangunan *Missing Link* sepanjang 1.000 Km
 - c) Pembangunan Jalan Lingkar sepanjang 300 Km
- 3) peningkatan kapasitas jalan nasional Untuk dapat mengimbangi tingkat pertumbuhan kendaraan maka jalan nasional akan

ditingkatkan kapasitasnya melalui upaya pelebaran jalan dan pembangunan *Fly Over/Under Pass*. Peningkatan kapasitas dilakukan untuk meningkatkan nilai utilitas jalan, sehingga dapat melayani jumlah kendaraan yang lebih banyak. Selain itu, persimpangan sebidang dengan lalu lintas padat serta perlintasan kereta api perlu mendapat penanganan sehingga arus lalu lintas tidak terhambat dan menimbulkan kemacetan. Pada kurun waktu lima tahun dari tahun 2015 sampai dengan 2019 rencana peningkatan kapasitas jalan nasional adalah sepanjang 3.072 Km yang terdiri dari:

- a) Pelebaran sepanjang 3.057 Km
- b) Pembangunan *Fly Over* atau *Under Pass* sepanjang 15 Km Arah kebijakan kegiatan pelebaran jalan untuk kurun waktu 2015 – 2019 adalah sebagai berikut:
 - (1) Pelebaran jalan dilaksanakan pada saat *Volume Capacity Ratio* (VCR) mencapai angka yang telah ditetapkan sebagai batasan titik jenuh.
 - (2) Lebar jalan pada koridor utama (*primary corridors*) minimal 7 meter pada periode 2015 – 2019.
 - (3) Pelebaran pada jalan nasional selain koridor utama tidak perlu dilakukan apabila volume lalu lintas harian rata – rata (LHR) kurang dari atau sama dengan 3.000 kendaraan per hari.

b. Manajemen jaringan jalan

Program manajemen aset merupakan program preservasi jalan nasional melalui pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, peningkatan dan rekonstruksi. Penanganan tersebut memerlukan mekanisme pengendalian yang menyeluruh mulai dari tahap perencanaan umum, perencanaan teknis, pelaksanaan maupun pengawasan dari paket-paket pekerjaan yang jumlahnya sangat banyak, tersebar di seluruh ruas jalan Nasional di seluruh provinsi di Indonesia. Mekanisme pengendalian tersebut dibantu oleh 2 (dua) perangkat lunak yaitu IRMS (*Interurban Road Management System*) dan RAMS (*Road Asset Management System*).

Preservasi jalan bertujuan untuk memastikan dukungan jalan terhadap kegiatan pembangunan tetap terjamin dan kondisi jalan dalam kondisi mantap. Jalan nasional telah berada pada level kemantapan 94%. Kondisi

ini perlu dipertahankan dan ditingkatkan sehingga kondisi kemantapan jalan nasional dapat mencapai angka 98%. Kondisi jalan yang mantap akan berpengaruh pada kualitas perjalanan, kenyamanan berkendara, dan kecepatan tempuh yang dicapai saat berkendara. Dalam lima tahun kedepan akan dilakukan kegiatan preservasi atau pemeliharaan jalan nasional sepanjang 47.017 Km. Jenis-jenis pekerjaan preservasi jalan antara lain:

- 1) Pemeliharaan rutin (km)
- 2) Pemeliharaan rutin kondisi (km)
- 3) Pemeliharaan preventif (km)
- 4) Rehabilitasi minor (km)
- 5) Rehabilitasi mayor (km)
- 6) Rekonstruksi (km)

c. Mendukung manajemen jalan daerah

Ditjen Bina Marga bertanggung jawab terhadap pembinaan jalan daerah, yaitu jalan provinsi, jalan kabupaten dan jalan kota. Dari 477.000 km jalan di Indonesia, panjang jalan provinsi adalah 46.164 km, sedangkan jalan kabupaten dan kota sepanjang 376.102 km. Namun, kondisi kemantapan jalan daerah masih perlu ditingkatkan, dimana pada akhir tahun 2014, kondisi jalan provinsi hanya 68% mantap dan jalan kabupaten/kota hanya 59% mantap. Jalan daerah seperti jalan provinsi dan kabupaten melengkapi jaringan jalan nasional. Jalan daerah memiliki fungsi yang tidak kalah penting dengan jalan nasional, yaitu menghubungkan pusat kegiatan lokal dengan jalan nasional sehingga terhubung kepada pusat kegiatan nasional. Pemerintah pusat perlu mendorong peningkatan kualitas jalan daerah melalui dukungan preservasi jalan daerah, terutama pada jalan daerah yang mempunyai fungsi mendukung kawasan yang bersifat strategis secara nasional dan berdampak penting terhadap pengembangan wilayah dan pertumbuhan ekonomi. Pada kurun waktu lima tahun kedepan akan dilakukan dukungan terhadap pengelolaan jalan daerah sepanjang 500 Km.

Reformasi preservasi jalan diperlukan untuk memenuhi tuntutan reformasi melalui penyertaan masyarakat dalam preservasi jalan yang bertumpu kepada prinsip *fee for services*. Disamping itu diperlukan juga reformasi dalam institusi penyelenggara jalan sehingga menjadi akuntabel dan efisien dalam rangka peningkatan pertumbuhan ekonomi

makro. Pendanaan preservasi jalan saat ini sebagian besar bersumber dari pajak umum yang merupakan bagian dari anggaran pemerintah (APBN dan APBD). Kondisi ini menyebabkan pendanaan sangat tergantung kepada ketersediaan anggaran tahunan. Selain menghadapi keterbatasan dana dalam pelaksanaan program jalan daerah, in-efisiensi pelaksanaan juga menyebabkan masalah lain. In-efisiensi tersebut disebabkan oleh belum adanya akuntabilitas publik yang transparan dan terukur.

Program dukungan terhadap jalan daerah merupakan upaya untuk meningkatkan kinerja jalan daerah dalam mendukung peran jalan nasional sebagai kesatuan sistem jaringan jalan. Secara regulasi, satu-satunya dana dari pusat untuk jalan daerah hanya dimungkinkan melalui DAK (Dana Alokasi Khusus), sedangkan penggunaan dana preservasi jalan yang dikumandangkan oleh Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, masih perlu ditindak lanjuti melalui penyiapan regulasi berupa peraturan pemerintah tentang dana preservasi jalan. Penyelenggaraan dana preservasi akan terlebih dahulu dilakukan melalui *pilot project*, dimana dana preservasi itu nantinya akan dipergunakan untuk membiayai program rutin dan program pemeliharaan berkala saja. Waktu pelaksanaan *pilot project* adalah 5 tahun, dan difokuskan pada jalan-jalan daerah (kabupaten dan provinsi) yang terpilih. Pemilihan jalan daerah yang akan ditetapkan sebagai *pilot project* akan dipilih secara seksama, berdasarkan pertimbangan-pertimbangan teknis, antara lain:

- 1) Tingkat kondisi jalan yang ada di daerah.
- 2) Rasio jalan yang baik terhadap total jalan.
- 3) Tingkat pendapatan pajak.
- 4) Bersedia melakukan pembayaran terhadap program pemeliharaan dan *reimbursement* dilakukan setelah hal tersebut dilaksanakan oleh Pemda.

Semua tahapan tersebut di atas, merunut sebagian persyaratan yang diajukan pada saat kegiatan *Provincial Road Improvement and Maintenance* (PRIM) yang dibiayai oleh pemerintah Australia di provinsi NTB. Dana preservasi tersebut adalah gabungan dari sistem insentif yang telah dikembangkan di NTB. Namun saat ini, sistem tersebut digunakan oleh Pemerintah untuk mendorong daerah melakukan pemeliharaan

rutin dan pemeliharaan berkala secara tepat waktu dan tepat teknis. *Pilot project* tersebut akan segera dimulai setelah Peraturan Pemerintah tentang dana preservasi jalan sudah diterbitkan, yang diperkirakan memerlukan waktu sampai dengan dua tahun.

Konsep peraturan pemerintah tentang Dana Preservasi Jalan telah disiapkan oleh Ditjen Bina Marga. Di dalam konsep peraturan tersebut terkandung substansi tentang:

- 1) Sumber dana preservasi jalan
- 2) Tata cara penarikan dan tata cara distribusi dana preservasi
- 3) Hal-hal yang mendorong penyelenggaraan pilot project didaerah, seperti:
 - a) Insentif yang diperoleh oleh daerah
 - b) Persyaratan-persyaratan untuk menyaring peserta
 - c) Besaran dan bentuk insentif
- 4) Mekanisme penetapan besaran dana preservasi jalan

3.4 Rencana Jangka Panjang

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2004 Tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) Pasal 4 ayat (2) menyebutkan bahwa Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) merupakan penjabaran dari visi, misi, dan program Presiden yang penyusunannya berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN), yang memuat strategi pembangunan nasional, kebijakan umum, program kementerian/lembaga dan lintas kementerian/lembaga, kewilayahan dan lintas kewilayahan, serta kerangka ekonomi makro yang mencakup gambaran perekonomian secara menyeluruh termasuk arah kebijakan fiskal dalam rencana kerja yang berupa kerangka regulasi dan kerangka pendanaan yang bersifat indikatif.

Perencanaan pembangunan terdiri dari empat (4) tahapan, yaitu: penyusunan rencana, penetapan rencana, pengendalian pelaksanaan rencana, dan evaluasi pelaksanaan rencana. Tahap penyusunan rencana yang dilaksanakan untuk menghasilkan rancangan lengkap suatu rencana yang siap untuk ditetapkan, terdiri dari 4 (empat) langkah. Langkah pertama adalah penyiapan rancangan rencana pembangunan yang bersifat teknokratik, menyeluruh, dan terukur. Langkah kedua, masing-masing

instansi pemerintah menyiapkan rancangan rencana kerja dengan berpedoman pada rancangan rencana pembangunan yang telah disiapkan. Langkah ketiga adalah melibatkan masyarakat (*stakeholders*) dan menyelaraskan rencana pembangunan yang dihasilkan masing-masing jenjang pemerintahan melalui musyawarah perencanaan pembangunan. Sedangkan langkah keempat adalah penyusunan rancangan akhir rencana pembangunan. RPJM Nasional yang juga dikenal sebagai Repenas (Rencana Pembangunan Nasional) disusun atas 6 tahapan (Pasal 9 ayat (1), Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2006):

1. Penyiapan Rancangan Awal RPJM Nasional;
2. Penyiapan Rancangan Renstra Kementerian/Lembaga;
3. Penyusunan Rancangan RPJM Nasional dengan menggunakan Rancangan Renstra Kementerian/Lembaga;
4. Pelaksanaan Musrenbang Jangka Menengah Nasional;
5. Penyusunan Rancangan Akhir RPJM Nasional; dan
6. Penetapan RPJM Nasional.

Pada pasal 14 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2004, secara eksplisit disebutkan bahwa Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas menyiapkan rancangan awal RPJM Nasional sebagai penjabaran dari visi, misi, dan program Presiden ke dalam strategi pembangunan nasional, kebijakan umum, program prioritas Presiden, serta kerangka ekonomi makro yang mencakup gambaran perekonomian secara menyeluruh termasuk arah kebijakan fiskal.

Selanjutnya, dalam menyusun rancangan RPJM Nasional, Kepala Bappenas berpedoman pada RPJM Nasional dan menggunakan rancangan Renstra K/L (Rencana Strategis Kementerian/ Lembaga) yang disiapkan Pimpinan Kementerian/Lembaga sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya dengan berpedoman kepada rancangan awal RPJM Nasional (Pasal 15 ayat 1 dan 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2004).

Renstra K/L sendiri memuat visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan pembangunan sesuai dengan tugas dan fungsi Kementerian/Lembaga yang disusun dengan berpedoman pada RPJM Nasional dan bersifat indikatif (Pasal 6 ayat 1 UU 25/2004).

Sebagaimana tertuang dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 84/P Tahun 2009 tentang Pembentukan Kabinet Indonesia Bersatu II Periode 2009 – 2014, Kementerian Pekerjaan Umum sebagai salah satu Kementerian dalam Kabinet Indonesia Bersatu II, mempunyai tugas membantu Presiden dalam menyelenggarakan sebagian urusan pemerintahan di bidang pekerjaan umum dan permukiman. Adapun fungsi Kementerian PU dalam Kepres tersebut adalah: perumusan dan penetapan kebijakan nasional serta kebijakan teknis pelaksanaan di bidang pekerjaan umum, permukiman, jasa konstruksi, dan penataan ruang; pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggung jawabnya; pengawasan atas pelaksanaan tugas di bidang pekerjaan umum, permukiman, jasa konstruksi, dan penataan ruang; pelaksanaan bimbingan teknis dan supervisi atas pelaksanaan urusan kementerian di daerah bidang pekerjaan umum, permukiman, jasa konstruksi, dan penataan ruang; dan pelaksanaan kegiatan teknis bidang pekerjaan umum, dan penataan ruang yang berskala nasional.

Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 1999 Tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah mengharuskan setiap instansi pemerintah untuk menyusun Rencana Strategis yang di dalamnya mengandung Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran, serta Strategi pencapaian tujuan dan sasaran, dengan dilengkapi berbagai indikator kinerja, yang nantinya akan dipertanggungjawabkan melalui mekanisme pelaporan akuntabilitas yang telah ditetapkan.

Dalam kaitan dengan Inpres tersebut, maka sebagai bagian dari upaya mewujudkan penyelenggaraan pemerintahan yang berdayaguna dan berhasilguna, bersih dan bertanggung jawab, khususnya dalam lingkup Direktorat Jenderal Bina Marga, disusun Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2015 – 2019.

3.5 Rencana Pembangunan 2015-2019

Visi Program Penyelenggaraan Jalan untuk periode pembangunan tahun 2015 – 2019 adalah “Terwujudnya sistem jaringan jalan yang andal, terpadu dan berkelanjutan di seluruh wilayah nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan sosial”.

Misi yang diemban adalah:

1. Mewujudkan jaringan Jalan Nasional yang berkelanjutan dengan mobilitas, aksesibilitas dan keselamatan yang memadai, untuk melayani pusat-pusat kegiatan nasional, wilayah dan kawasan strategis nasional;
2. Mewujudkan jaringan Jalan Nasional bebas hambatan antar-perkotaan dan dikawasan perkotaan yang memiliki intensitas pergerakan logistik tinggi yang menghubungkan dan melayani pusat-pusat kegiatan ekonomi utama nasional;
3. Memfasilitasi agar kapasitas Pemerintah Daerah meningkat dalam menyelenggarakan jalan daerah yang berkelanjutan dengan mobilitas, aksesibilitas, dan keselamatan yang memadai.

3.6 Tujuan Dan Sasaran Strategis

1. Tujuan: Meningkatkan daya saing logistik dan mobilitas antar moda untuk mendukung pertumbuhan ekonomi
2. Sasaran Strategis:
 - a. Meningkatnya konektivitas nasional
 - b. Meningkatnya dukungan terhadap pertahanan keamanan, daerah tertinggal dan kawasan strategis nasional
 - c. Meningkatnya kualitas infrastruktur jalan yang handal, berkeselamatan dan berwawasan lingkungan.

3.7 Program Peningkatan Kapasitas

1. Perlu adanya peningkatan kapasitas jaringan jalan dari 71.000 km ke 160.000 km. Atau peningkatan sampai 125% untuk mendukung pertumbuhan ekonomi.
2. Pada tahun 2030 jaringan jalan mencapai target proporsi:
 - a. Expressway 20%
 - b. 4 lajur 22%
 - c. 7 m 50%
 - d. 6 m 8%.
3. Dengan target pembangunan seperti di atas maka implikasinya adalah lebar standar untuk jalan arteri 7/11m.
4. Untuk mewujudkan sasaran di atas perlu program peningkatan jalan sepanjang 3000 km/tahun selama 15 tahun.

Peta Renstra Ditjen. Bina Marga (2015-2019).

Dalam pembangunan infrastruktur jalan, harapan masyarakat tidak lain adalah meningkatnya konektivitas jaringan jalan, kuatnya daya saing dan terwujudnya pertumbuhan ekonomi baik secara nasional maupun di wilayah.

Untuk itu diperlukan dasar-dasar manajemen penyelenggaraan jalan yang baik, meliputi:

- 1) Aspek anggaran dan tata:
 - a) Proses pengadaan tanah yang cepat dan tuntas
 - b) Proses administrasi pelelangan yang btransparan dan berkinerja tinggi
 - c) Pengelolaan anggaran secara efektif dan tepat sasaran
 - d) Penerapan tata kelola secara optimal (*good governance*)

- 2) Program penanganan jalan secara menyeluruh:
 - a) Pembangunan jalan bebas hambatan
 - b) Modernisasi jalan nasional
 - c) Preservasi jalan nasional
 - d) Penanganan jalan sub-nasional

Dengan program-program di atas diharapkan jaringan jalan berkembang dengan baik sesuai rencana dengan dukungan manajemen jaringan jalan yang baik dan juga penanganan penyelenggaraan penanganan jalan sub nasional yang efektif.

Pada gilirannya ekonomi yang berkelanjutan akan didorong pertumbuhannya, terwujudnya pemerataan pembangunan yang berkeadilan dan terjaganya pertahanan dan keamanan nasional.

1) Arah kebijakan:

- a) Mempercepat pembangunan Sistem Transportasi Multimoda
- b) Mempercepat pembangunan transportasi yang mendukung Sistem Logistik Nasional
- c) Melakukan upaya keseimbangan antara transportasi yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan
- d) Membangun kaitan sistem dan jaringan transportasi dengan investasi untuk mendukung koridor ekonomi, Kawasan Industri Khusus, Sistem Logistik Nasional, Komplek Industri dan pusat-pusat pertumbuhan lainnya di wilayah non-koridor ekonomi.

2) Sasaran

Sasaran Konsep RPJMN 2015-2019 bidang jalan disiapkan berdasarkan Isu Strategis, yaitu:

- a) Ketimpangan yang cukup besar tersedianya Jalan Nasional dan Jalan Daerah
- b) Kurangnya kapasitas jalan dalam menampung beban volume lalu lintas yang ada

Sasaran Outcome nya adalah:

- a) Indikator: Kondisi mantap Jalan Nasional 100%, Jalan Provinsi 80%, Jalan Kabupaten /Kota 70%
- b) Waktu rata-rata: 2,2 jam/100km.

3) Pencapaian 2010-2014

Berdasarkan data pencapaian target penyelenggaraan jalan, hasil evaluasi Renstra 2010-2014 adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 1 Pencapaian Target Penyelenggaraan Jalan 2010-2014

Program	Satuan	Target	Proyeksi Capaian	Status
Preservasi Jalan	Km	168.999,00	171.714,58	Tercapai
Preservasi Jembatan	M	895.664,00	1.294.885,75	Sda
Peningkatan kapasitas	Km	19.370,81	19.551,61	Sda
Pembangunan Jalan Baru	Km	377,00	1.276,94	Sda
Pembangunan Jembatan Baru	M	25.552,00	43.117,18	Sda
Pembangunan FO/UP/ Terowongan	M	15.979,00	27.099,63	Sda
Pembangunan Jalan Tol	Km	59,02	47,47	Tidak tercapai
Pemb. Jln/Jemb. Di Kawasan Strategis/perbatasan	Km	1.382,11	2.714,28	Tercapai

Sumber: Renstra Bina Marga, 2015

Indikator pencapaian lain pada tahun 2014 :

- 1) Jalan mantap 94%
- 2) Peningkatan Kapasitas 4.641 Km

- 3) Utilisasi jalan Nasional: 91.5 Milyar Kend.Km.
- 4) Pencapaian lebar jalan nasional sesuai renstra 2010-2014 :
 - Panjang jalan nasional dengan lebar < 6 M: 13.363 Km (34,6%)
 - Panjang jalan nasional dengan lebar 6-7 M: 13.771 Km (35,7%)
 - Panjang jalan nasional dengan lebar > 7 M: 11.435 Km (29,6%)

4) Permasalahan infrastruktur jalan di Indonesia

Potensi dan permasalahan.:

- a) Waktu tempuh rata-rata transportasi jalan di Indonesia relatif lebih tinggi dari negara tetangga (2,7 jam/100 km)
- b) Kerapatan jalan bebas hambatan di Indonesia masih lebih rendah dari negara tetangga.
- c) Lebih dari 80% lalu lintas angkutan barang menggunakan moda jalan, lebih dari 82 % lalu lintas angkutan penumpang menggunakan moda jalan
- d) Jalan Daerah terdiri atas Jalan Provinsi (46.164 Km) dengan kondisi 68% mantap dan Jalan Kabupaten/Kota (376.102 Km) dengan kondisi 59% mantap. Total panjang daerah 422.266 Km dengan kondisi mantap 65%

5) Faktor Kunci Penyelenggaraan jalan.

Dalam penyelenggaraan jalan terdapat beberapa faktor kunci yang mendukung keberhasilannya. Faktor-faktor kunci tersebut adalah:

- a) Jaringan jalan yang mendukung pengelolaan Tata Ruang dan Tata Guna Lahan
- b) Alokasi anggaran yang tepat sasaran kinerja
- c) *Delivery* sistem yang mendukung strategi pencapaian kinerja jalan
- d) Pendekatan desain dan penerapan teknologi menjamin minimum *life cycle cost*
- e) Pelaksanaan tepat waktu, mutu dan target anggaran
- f) Pemeliharaan jalan bersifat responsif dan preventif
- g) Penegakkan hukum dan peraturan penggunaan jalan

Dengan berpegangan pada ke-tujuh faktor kunci tersebut diharapkan misi penyelenggaraan jalan yang handal, efektif dan efisien dapat tercapai.

Tantangan dalam konektivitas:

- a) *Backlog* dalam pengembangan jaringan jalan tol
- b) Tingginya biaya transportasi darat dan rendahnya konektivitas antar pusat kegiatan ekonomi
- c) Waktu tempuh yang tinggi di koridor utama (2,6 jam/100Km> target

Rendahannya daya saing dalam infrastruktur berdasarkan kualitas jalan. Indonesia urutan ke 6 dari 8 negara Asean. Sedikit lebih baik dari Kamboja dan Filipina.

3.8 Target Kinerja Ditjen Bina Marga 2015-2019

1. Ketersediaan Infrastruktur

Berdasarkan data Logistic Performance Index (LPI) 2012 (Studi 2012) didapat data bahwa tersedianya infrastruktur yang baik untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan pembangunan di Asia, ketersediaan infrastruktur di Indonesia masih sangat rendah dibanding dengan negara lain yaitu di bawah: Jepang, Singapura, Korea Selatan, China, Malaysia, Thailand, India, Vietnam, Philipina. Dan sedikit di atas: Laos dan Kamboja.

2. Biaya Logistik Nasional

- a. Biaya logistik Indonesia 25% dari GDP. Dibandingkan Malaysia 15%, AS dan Jepang 10%
- b. *Share* biaya logistik nasional didominasi oleh biaya transportasi darat
- c. Penggunaan moda transportasi didominasi oleh moda angkutan jalan raya
- d. Proporsi penggunaan moda transportasi:
 - 1) Jalan: penumpang 84%, barang 90,4%
 - 2) Kereta api: penumpang 7,3%, Barang 0,6%
 - 3) Angkutan sungai: penumpang 5,3%, barang 0%
 - 4) Angkutan laut: penumpang 1,8%, barang 7%
 - 5) Udara: penumpang 1%, barang 0%
- e. *Share* biaya logistik nasional:
 - a. Darat: 72,20%
 - b. Air/laut: 19,66%
 - c. Udara: 1,44%
 - d. Rel: 0,51%

- e. Jasa penunjang: 6,19%

3.9 Tantangan Dampak Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Sektor Jalan

1. Dalam jangka waktu 15 Tahun (2025) target nasional adalah 5 x pertumbuhan ekonomi \approx 11,5% per tahun
2. Pertumbuhan lalu lintas 8-11,5 % per tahun
3. Saat ini infrastruktur tidak memadai untuk mendukung konektivitas, logistik dan daya saing global

Kebutuhan sektor lain:

- a) Jaringan *Expressway* untuk inter-regional, intermodal dan konektivitas internasional
- b) Renewal/modernisasi jalan nasional
- c) Peningkatan kapasitas
- d) Peningkatan dalam pelaksanaa, kualitas dan efisiensi proyek

3.10 Implikasi Pertumbuhan Lalu Lintas Terhadap Penentuan Standar Lebar Jalan

1. Jika lalu lintas rendah (LT) maka diperlukan peningkatan jalan dari 6 m menjadi:
 - a. 7 m untuk 20 tahun (*low growth*)
 - b. 4 LD setelah 15 tahun (*high growth*)
2. Jika lalu lintas medium (MT), maka diperlukan peningkatan kapasitas jalan dari 6m menjadi:
 - a. 4 LD untuk 20 tahun (*low growth*)
 - b. 6 LD+ untuk 20 tahun (*high /low growth*)

Catatan parameter:

1. LG – 8% pertumbuhan per tahun
2. HG – 11,5% pertumbuhan per tahun
3. LT- 3000 kendaraan/hari
4. MT- 8000 kendaraan /hari

3.11 Indikasi Kebutuhan Tanah Untuk Jalan

Adanya kebutuhan tanah untuk jalan pada waktu sekarang (per tahun 2014), dan khususnya pembangunan jalan ke depan terindikasi dari program strategis sebagai berikut:

3.11.1 Pembangunan Jalan Bebas Hambatan

Pembangunan Jalan Bebas Hambatan akan dilakukan sepanjang 1.000 Km antara lain:

1. Percepatan pengadaan tanah untuk pembangunan jalan bebas hambatan di pulau Jawa dan Sumatera.
2. Penyelesaian jalan bebas hambatan di pulau Jawa (antara lain Jalan Tol Trans Jawa dan Jabodetabek; termasuk 6 ruas Jalan Tol Dalam Kota DKI Jakarta) untuk mendukung transportasi publik dan massal.
3. Pembangunan jalan bebas hambatan di luar pulau Jawa antara lain Trans Sumatera, Samarinda-Balikpapan dan jalan tol Manado-Bitung.

3.11.2 Modernisasi Jalan

1. Pembangunan jalan nasional baru sepanjang 2.650 km antara lain untuk mendukung pertahanan dan keamanan di perbatasan Kalimantan, penuntasan missing link di Aceh, Kalimantan dan Papua.
2. Peningkatan dan pelebaran jalan nasional sepanjang 3.072 km yang terdiri dari pelebaran sepanjang 3.057 Km dan Pembangunan Fly Over atau Under Pass sepanjang 15 Km.

3.11.3 Preservasi Jalan

Dalam lima tahun kedepan akan dilakukan Preservasi jalan nasional sepanjang 47.017 dan meningkatkan kondisi kemantapan jalan Nasional menjadi 98%.

3.11.4 Penanganan Jalan Sub Nasional

1. Dukungan peningkatan jalan sub nasional yang mendukung KPI sepanjang 2.000 km antara lain Sei Mangka, Dumai dan Maioi
2. Peningkatan kondisi jalan sub nasional melalui optimalisasi APBD, program hibah berbasis insentif dan DAK yang lebih terstruktur.

3.11.5 Program Jalan Bebas Hambatan

Untuk jalan bebas hambatan telah diprogramkan sebagai berikut:

Tabel 3. 2 Rencana Alokasi Pendanaan Biaya Pengadaan Tanah Tahun Anggaran 2014-2016

RENCANA ALOKASI PENDANAAN BIAYA PENGADAAN TANAH TAHUN ANGGARAN 2014 S/D 2016										
No.	Ruas Jalan Tol	KEBUTUHAN DANA			REALISASI SD TA 2013			RENCANA KEBUTUHAN		
		Panjang (Km)	Luas (Ha)	UGR (Rp. M)	LUAS (Ha)	REALISASI UGR (Rp. M)	PERSEN LUAS (%)	TA. 2014 UGR (Rp.M)	TA. 2015 UGR (Rp.M)	TA. 2016 UGR (Rp.M)
Ruas APBN										
1	Solo - Mantingan I	26,85	220,43	864,12	187,80	564,12	76,13	174,51	-	-
2	Solo - Mantingan II	29,50	223,09	591,38	196,20	511,36	88,84	113,96	-	-
3	Mantingan - Kartosono I	51,25	358,47	434,06	318,90	374,06	89,24	94,62	-	-
4	Mantingan - Kartosono II	71,53	581,03	491,60	327,05	326,00	58,35	358,20	-	-
5	Cileunyi - Sumedang - Dawuan	31,30	432,26	821,71	238,41	319,82	55,39	87,00	100,00	314,89
6	Medan - Kualenamu - Teting Tinggi	72,03	443,85	437,02	341,91	337,02	77,07	100,00	-	-
7	Pandaan - Malang	37,62	388,20	290,00	47,40	56,48	13,23	100,00	124,32	-
8	Soreang - Pasir Kujia	9,21	41,78	244,90	14,17	63,40	33,92	39,00	146,50	-
9	Pekanbaru - Kandis - Dumai	124,78	925,90	474,56	71,37	8,66	7,72	30,00	150,00	286,90
10	Bekasi-Cawang-Kampung Melayu	7,00	11,27	350,00	6,42	203,40	56,97	100,00	48,80	-
11	Palembang - Indralaya	23,00	302,00	200,00	41,95	19,08	13,89	67,50	113,42	-
12	Medan - Binjai	16,62	110,89	310,00	-	-	-	50,00	100,00	180,00
13	Bakauheuni - Terbanggi Besar	130,00	1.181,00	746,00	-	-	-	6,25	75,00	664,75
14	Depok - Antasari	5,10	43,47	545,65	3,34	61,83	-	66,75	200,00	218,07
15	Manado - Bitung	26,50	201,70	365,00	-	-	-	150,00	-	-
16	Terbanggi Besar - Pematang Panggang	100,00	-	450,00	-	-	-	-	10,00	435,00
17	Pematang Panggang - Kayu Agung	108,00	-	470,00	-	-	-	-	10,00	460,00
18	Kuaran - Teting Tinggi	80,00	-	200,00	-	-	-	-	10,00	180,00
19	Rantau Prapat - Kisaran	118,00	-	320,00	-	-	-	-	10,00	305,00
20	Dumai - Rantau Prapat	176,00	-	790,00	-	-	-	-	10,00	775,00
JUMLAH APBN		1.243,87	5.494,30	9.199,88	1.778,92	2.857,83	32,92	1.555,79	1.106,94	3.038,82

Tabel 3.3 Rencana Alokasi Pendanaan Biaya Pengadaan Tanah Tahun Anggaran 2014-2017

RENCANA ALOKASI PENDANAAN BIAYA PENGADAAN TANAH TAHUN ANGGARAN 2014 S/D 2017													
No.	Ruang Jalan Tol	KEBUTUHAN DANA			REALISASI SID TA.2013			KEBUTUHAN DANA TA. 2014			RENCANA KEBUTUHAN DANA		
		Panjang (Km)	Luas (Ha)	UGR (Rp. M)	LUAS (Ha.)	REALISASI UGR (Rp. M)	LUAS (%)	BLJ (Rp.M)	LAND CAPPING (Rp.M)	LAIN-LAIN (Rp.M)	TA. 2014 (Rp. M)	TA. 2015 (Rp. M)	TA. 2017 (Rp. M)
RUAS NON APBN													
1	Pepayan - Pemalang	57,30	492,93	382,32	148,89	137,95	30,26	140,99	18,00	-	90,00	23,43	-
2	Pemalang - Batang	39,20	279,93	493,87	5,20	2,38	1,86	140,99	-	-	30,20	115,84	86,28
3	Batang - Semarang	74,79	666,67	835,73	20,23	18,97	2,33	403,42	-	-	80,00	320,76	21,76
4	Semarang - Rawen	23,10	345,88	982,18	242,56	601,96	66,73	-	30,00	-	-	-	-
5	Rawen - Salatiga	18,30	145,91	284,00	9,18	21,10	3,90	296,55	97,00	-	196,44	-	-
6	Salatiga Boyolan	38,80	261,76	514,09	6,97	14,47	2,04	-	140,00	-	203,91	-	-
7	Kertosono - Mojokerto	40,50	301,85	310,13	263,89	247,86	67,46	34,23	38,00	-	-	-	-
8	Mojokerto - Surabaya Wilayah I	7,79	90,98	832,14	80,20	674,79	68,96	38,36	118,00	-	-	-	-
9	Mojokerto - Surabaya Wilayah II	26,67	222,67	379,87	144,42	219,43	64,60	-	157,43	-	-	-	-
10	JORR 102 Utara	7,67	86,86	1.180,23	32,60	892,95	82,31	-	187,30	-	-	-	-
11	Cibitung - Cikarang	32,61	193,47	3.863,06	14,53	288,00	7,65	-	379,00	-	1.000,00	1.300,00	888,10
12	Cirene - Jember	14,99	134,21	2.873,29	79,46	1.395,00	59,21	320,30	300,00	-	320,70	532,98	-
13	Ringer Ring Road	11,20	52,42	1.885,85	31,19	178,38	68,49	-	12,00	-	343,58	318,38	-
14	Dapok - Antasan (TPT)	16,16	136,95	2.953,56	30,01	1.080,00	21,88	-	400,00	-	594,28	199,59	-
15	Gempol - Pandan	13,81	112,84	168,00	102,86	194,48	66,81	-	-	-	-	-	-
16	Gempol - Pesuaran	32,00	312,82	410,00	123,20	164,58	36,43	148,00	100,00	-	-	-	-
17	Cawe - Sukatani	53,50	838,84	1.243,72	56,54	389,85	10,54	190,00	-	-	347,15	494,91	62,41
18	Kulonin - Sepong	11,10	98,98	898,00	40,43	241,42	10,43	238,15	290,00	-	139,00	-	-
19	Cengkareng - Batu Ceper - Kuronin	10,22	126,29	1.219,84	3,91	146,88	4,06	1.098,00	-	-	1.000,00	1.800,00	-
20	Cirene - Sepong	10,74	78,60	1.896,20	-	-	-	-	-	-	337,84	844,80	306,76
21	Cinangka - Cibitung	23,20	282,67	1.214,06	-	-	-	-	-	-	600,00	700,00	-
22	Akses Tanjung Priok	16,67	33,39	981,14	32,52	228,14	66,81	-	-	432,00	-	-	-
23	Cileunyi Sunandaji - Darmas (Sekel 3-6)	39,45	421,99	314,62	16,94	26,50	3,89	-	-	-	-	-	-
24	Bembang Intra Urban Tol Road	27,26	221,77	1.264,70	-	-	-	-	-	97,00	212,94	522,30	319,41
25	Pesuaran - Probolinggo	45,30	-	149,96	-	-	-	-	-	-	50,00	70,00	29,95
JUMLAH NON APBN		683,88	5.483,76	25.189,19	1.326,10	7.389,02	24,14	2.879,71	2.248,79	649,00	6.190,94	7.251,14	1.927,64
TOTAL APBN + NON APBN		1.926,74	10.898,87	34.389,58	3.196,02	10.342,84	28,49				6.296,98	10.286,96	1.927,64

3.12 Pembinaan SDM Di Ditjen Bina Marga

1. Berdasarkan Rancangan Teknokratik RPJMN 2015-2019, maka diperlukan upaya dan rencana untuk melakukan:
Melakukan penataan kelembagaan agar Pemerintah memiliki fungsi dan kewenangan yang tepat, aturan main dan hubungan kerja inter dan antar Lembaga yang sinergis, serta didukung oleh kualitas aparatur Sipil Negara yang profesional dan berintegritas
2. Kelembagaan organisasi harus sejalan dengan Visi Pembangunan Nasional dan dapat melaksanakan kebijakan / rencana pembangunan dengan efektif dan efisien
3. Untuk menjalankan tugas dan fungsi organisasi, saat ini jumlah pegawai di lingkungan Ditjen. Bina Marga dan BPJT adalah 9.294 pegawai
4. Isu, Tantangan dan alternatif Solusi Kelembagaan
 - a. Isu: Perlunya organisasi yang efektif dan efisien untuk mengantisipasi beban kerja dan tugas fungsi organisasi yang tumpang tindih
 - b. Tantangan: Perkuatan organisasi (termasuk SDM) dalam rangka meningkatkan kinerja organisasi untuk mendukung penyelenggaraan jalan yang lebih efektif dan efisien
 - c. Alternatif solusi:
 - 1) Pembinaan SDM berdasarkan kompetensi dan peningkatan kapasitas melalui pelatihan/*workshop*.
 - 2) Restrukturisasi organisasi (termasuk mengintegrasikan Pusat dan Balai) berdasarkan kebutuhan di masa mendatang yang dapat merepresentasikan proses bisnis.

3.13 Perlunya Pembinaan Kompetensi Pengadaan Tanah Untuk Jalan

Pembangunan jalan di Indonesia dalam jangka panjang dan menengah, berdasarkan visi, misi, strategi, kebijakan dan program Ditjen Bina Marga Kementerian PU dan program Pemda Provinsi/Kabupaten/Kota, merupakan program pembangunan infrastruktur yang sangat signifikan baik dalam skala volume pekerjaan maupun biaya. Pekerjaan ini meliputi pembangunan jalan baik jalan Nasional, Provinsi, Kabupaten/Kota maupun jalan Tol. Pembangunan ini, terutama untuk jalan baru ataupun pelebaran jalan, akan memerlukan luasan tanah/lahan untuk Ruang Milik Jalan (Rumija) yang sangat besar.

Keperluan akan tanah untuk Rumija, seperti kita ketahui tidaklah mudah dalam prosesnya. Hal ini memerlukan pejabat/petugas yang kompeten, agar pengadaan tanah tersebut dapat terwujud dengan baik.

Dengan telah berlakunya UU No.2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah untuk Pembangunan bagi Kepentingan Umum beserta peraturan-peraturan pendukungnya, diharapkan proses pengadaan tanah dapat berjalan dengan lebih lancar.

Berdasarkan hal-hal di atas, maka untuk dapat mewujudkan tersedianya tanah yang diperlukan untuk pembangunan jalan, maka diperlukan tenaga pejabat/petugas yang mampu memahami kebijakan dan program Ditjen. Bina Marga, memahami peraturan dan ketentuan teknik yang mendasar bidang jalan terkait dengan pengadaan tanah, memahami peraturan perundangan untuk pengadaan tanah dan penerapannya, mampu berkoordinasi, berkomunikasi dengan pihak-pihak terkait dalam rangka pengadaan tanah, mampu melaksanakan pertanggung jawaban hasil pengadaan tanah baik secara legalitas, administrasi dan fisik di lapangan.

Dengan dilandasi pada peraturan dan perundang-undangan kepegawaian dan peraturan pemerintah terkait dengan penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan pegawai, perlu dikembangkannya diklat berbasis kompetensi untuk pada pejabat/petugas dalam bidang pengadaan tanah.

3.14 Rangkuman

Visi Program Penyelenggaraan Jalan untuk periode pembangunan tahun 2015 – 2019 adalah “Terwujudnya sistem jaringan jalan yang andal, terpadu dan berkelanjutan di seluruh wilayah nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan sosial”.

Tujuan pembangunan jalan adalah: Meningkatkan daya saing logistik dan mobilitas antar moda untuk mendukung pertumbuhan ekonomi

Dengan Sasaran Strategis:

1. Meningkatnya konektivitas nasional
2. Meningkatnya dukungan terhadap pertahanan eamanan, daerah tertinggal dan kawasan strategis nasional

3. Meningkatnya kualitas infrastruktur jalan yang handal, berkeselamatan dan berwawasan lingkungan.

Program penanganan jalan secara menyeluruh:

1. Pembangunan jalan bebas hambatan
2. Modernisasi jalan nasional
3. Preservasi jalan nasional
4. Penanganan jalan sub-nasional
5. Percepatan pengadaan tanah untuk pembangunan jalan bebas hambatan di pulau Jawa dan Sumatera seluas 27.000 Ha
6. Penyelesaian jalan bebas hambatan di pulau Jawa sepanjang 700 km
7. Pembangunan jalan bebas hambatan di luar pulau Jawa sepanjang 500 km antara lain Trans Sumatera, Samarinda-Balikpapan dan jalan tol Manado-Bitung
8. Modernisasi pembangunan jalan untuk mengefisienkan prasarana jalan.
9. Pembangunan jalan sub-nasional yang masih tertinggal.

Kelembagaan organisasi harus sejalan dengan Visi Pembangunan Nasional dan dapat melaksanakan kebijakan / rencana pembangunan dengan efektif dan efisien

1. Perkuatan organisasi (termasuk SDM) dalam rangka meningkatkan kinerja organisasi sangat diperlukan untuk mendukung penyelenggaraan jalan yang lebih efektif dan efisien
2. Pembinaan SDM berdasarkan kompetensi dan peningkatan kapasitas dapat dicapai melalui pendidikan dan pelatihan.

3.15 Latihan

1. Jelaskan visi pembangunan jalan di Indonesia.
2. Jelaskan misi pembangunan jalan di Indonesia
3. Jelaskan sasaran strategis pembangunan jalan
4. Jelaskan dasar-dasar manajemen pembangunan jalan
5. Jelaskan implikasi pertumbuhan ekonomi terhadap penentuan standar lebar jalan.
6. Jelaskan indikasi kebutuhan tanah untuk jalan
7. Apa yang dimaksud dengan modernisasi pembangunan jalan

8. Jelaskan tentang program pembangunan jalan bebas hambatan di Indonesia.
9. Jelaskan pentingnya SDM yang berkompeten sebagai petugas pengadaan tanah.

PENUTUP

Sebagai pegawai aparatur negara, khususnya seorang staf di Ditjen Bina Marga, agar dapat melaksanakan tugas fungsinya dengan baik, maka ia harus memahami tentang Visi dan Misi yang diemban oleh institusinya. Dengan demikian yang bersangkutan dapat menempatkan dirinya pada posisi mana ia bertanggung jawab atas tugasnya, sehingga dapat merasakan betapa pentingnya perannya dalam pencapaian Visi dan Misi organisasi dimana ia bekerja.

Kebijakan, Strategi, Sasaran dan Program unit kerjanya harus dipahami benar, agar semua langkah gerak pelaksanaan tugasnya tidak lain berkaitan erat dengan peran sertanya dalam tercapainya tujuan organisasi.

Untuk itu perlu dilakukan pembinaan SDM dalam suatu organisasi sesuai dengan tujuan dan kompetensi yang harus dimiliki melalui pendidikan dan latihan kompetensi yang diperlukan.

Setelah mengikuti diklat ini, seluruh peserta diharapkan mempunyai bekal kemampuan tentang prinsip-prinsip pengadaan tanah, asas-asas pengadaan panah, jalan sebagai prasarana transportasi, alat pertumbuhan ekonomi dan alat pertahanan dan keamanan, kualitas infrastruktur jalan, kekuatan, kekurangan, peluang dan ancaman pada sektor jalan, visi dan misi ditjen bina marga, arah kebijakan nasional, Arah Kebijakan Dan Strategi Ditjen Bina Marga, Rencana Jangka Panjang, Rencana Pembangunan 2015-2019, Tujuan Dan Sasaran Strategis, Program Peningkatan Kapasitas, Target Kinerja Ditjen Bina Marga 2015-2019, Tantangan Dampak Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Sektor Jalan, Implikasi Pertumbuhan Lalu Lintas Terhadap Penentuan Standar Lebar Jalan, dan Indikasi Kebutuhan Tanah Untuk Jalan.

DAFTAR PUSTAKA

Dokumen Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2015-2019.

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019 Buku I
Agenda Pembangunan Nasional.

Pedoman studi kelayakan perencanaan jalan (Ditjen Bina Marga)
Undang Undang No. 2 tahun 2012 , Tentang Pengadaan Tanah Bagi
Pembangunan Untuk Kepentingan Umum

Peraturan Presiden RI No. 71 tahun 2012, Penyelenggaraan pengadaan
Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum

Peraturan Presiden RI No.3 Tahun 2016, Tentang Percepatan Pelaksanaan
Proyek Strategis Nasional

Instruksi Presiden RI No. 1 Tahun 2016, Tentang Percepatan Pelaksanaan
Proyek Strategis Nasional

GLOSARIUM

Ekonomi Makro adalah cabang ilmu ekonomi yang mempelajari ekonomi secara keseluruhan dan menjelaskan perubahan sekonomi yang mempengaruhi masyarakat, perusahaan dan pasar.

Ekonomi Mikro adalah cabang ilmu ekonomi yang mempelajari perilaku konsumen dan perusahaan serta penentuan harga-harga pasar dan kuantitas factor input, barang dan jasa yang diperjualbelikan.

Integrated Road Management System adalah suatu system perangkat lunak terpadu yang digunakan unuk membantu perencana jalan dalam menghimpun data dan merencanakan program pemeliharaan jalan Nasional dan Provinsi.

Multiplier effect adalah efek didalam ekonomi dimana peningkatan pengeluaran nasional mempengaruhi pendapatan dan konsumsi menjadi lebih tinggi dibanding sebelumnya.

Pilot project adalah prlaksanaan kegiatan proyek percontohan yang dirancang sebagai pengujian dalam rangka untuk menunjukkan keefektifan suatu pelaksanaan program , menegtahui dampak pelaksanaan program.

Preservasi Jalan adalah tindakan prokatif dalam upaya mempertahankan fungsi jalan yang mampu memberikan jaminan terhadap tercapainya umur rencana jalan.

Pro Green adalah pendekatan kebijakan ekonomi yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan ,masyarakat serta mengurangi risiko kerusakan lingkungan secara signifikan .

Pro growth adalah pendekatan pembangunan yang berpihak pada pengembangan pembangunan, sehingga manfaatnya dapat dirasakan oleh semua, masyarakat

Pro Job adalah pendekatan yang bertujuan meningkatkan daya hidup masyarakat dengan membuka lapangan pekerjaan seluas-luasnya.

Pro poor adalah pendekatan pembangunan ekonomi yang lebih doarahkan untuk bwepihak pada masyarakat miskin.

V/C Ratio adalah jumlah kendaraan pada satu segmen jalan dalam satu waktu dibandingkan dengan kapasitas jalan raya tersebut.